

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčiny letecké nehody
letounů PA28R-301T Arrow, pozn. značky OK-POL
a L-410, pozn. značky OK-SAS
9. 3. 2014 na LKPM.**

Praha
Květen 2014

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Závěrečná zpráva, zjištění a závěry v ní uvedené, týkající se leteckých nehod a incidentů, eventuálně systémových nedostatků ohrožujících provozní bezpečnost, mají pouze informativní charakter a nemohou být použity jinak než jako doporučení pro realizaci opatření, která by zabránila vzniku dalších leteckých nehod a incidentů s obdobnými příčinami. Zhotovitel Závěrečné zprávy výslovně prohlašuje, že Závěrečná zpráva nemůže být použita pro stanovení viny či odpovědnosti v souvislosti s určením příčin letecké nehody či incidentu a nemůže být použita ani pro uplatnění nároků v případě vzniku pojistné události.

Vysvětlení použitých zkratk

AD	Letiště
AFIS	Letištní letová informační služba
ATZ	Letištní provozní zóna
CAVOK	Dohlednost, oblačnost a současné počasí lepší než předepsané hodnoty nebo podmínky
CL	Osa, středová čára
CPL	Průkaz způsobilosti obchodního pilota letounů
LKPM	Veřejné vnitrostátní letiště Příbram
LKTA	Veřejné vnitrostátní letiště Tábor
h	Hodina
m	Metr
min	Minuta
PPL(A)	Průkaz způsobilosti soukromého pilota letounů
QNH	Atmosférický tlak redukovaný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky
NW	Severozápad
T	Teplota ve stupních Celsia
TWY	Pojezdová dráha
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
VRB	Proměnlivý

A) Úvod

PA28R-301 Arrow

Majitel:	Smooth Sky s.r.o.
Provozovatel:	SKY Academy s.r.o.
Nájemce:	Fyzická osoba
Výrobce a model letadla:	Piper PA28R
Poznávací značka:	OK-POL
Místo:	LKPM
Datum a čas:	9. 3. 2014, 12:25 UTC

L-410

Majitel:	KJ Support s.r.o.
Provozovatel:	Skydive Air Service s.r.o.
Výrobce a model letadla:	LET Kunovice n.p.
Poznávací značka:	OK-SAS

B) Informační přehled

Dne 9. 3. 2014 ÚZPLN obdržel oznámení o letecké nehodě uvedených letounů. Pilot PA28R při pojíždění z místa převzetí letounu na místo vzletu narazil levou polovinou křídla do pravé přední spodní části trupu letounu L-410 zaparkovaného NW od asfaltové provozní plochy před hangárem.

Byla poškozena levá polovina křídla PA28R. Letoun L-410 měl drobné oděrky trupu na výše uvedené části.

Posádky obou letounů byly nezraněny.

Příčinu zjišťoval odpovědný inspektor ÚZPLN: Ing. Josef Procházka

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 26. května 2014

C) Hlavní část zprávy obsahuje

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy

1 Faktické informace

Průběh letu

Průběh LN byl popsán podle výpovědi pilota letounu PA28R a posádky letounu C 152 stojícího před hangárem na travnatém povrchu.

Pilot PA28R hodlal provést, v uvedený den, let z LKPM do LKTA a zpět. Za tím účelem si zapůjčil letoun PA28R, pozn. značky OK-POL, od provozovatele. Letoun převzal připravený k letu na asfaltové provozní ploše před hangárem. Po nastartování motoru přidal víc plynu. Letoun se rozjel a stočil doleva. Než stačil pilot zareagovat stažením plynu, vyšlápnutím pravého pedálu a zabrzděním, letoun narazil levou polovinou křídla do pravé přední spodní části trupu letounu L-410 stojícího na asfaltové parkovací ploše sousedící s asfaltovou provozní plochou před hangárem.

Stanoviště AFIS nebylo v provozu.

Byla poškozena levá polovina křídla letounu PA28R. Na pravé přední spodní části trupu letounu L-410 byly drobné oděrky.

Informace o osobách

Pilotem PA28R byl muž, věk 36 let, držitel průkazu způsobilosti PPL(A). Měl platné osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy. Celkový nálet 132 hodin.

Jeho letecká činnost za posledních 6 měsíců:

1. - 3. srpna 2013	7 letů jako PIC na Z-326 a C-172 v trvání 6 hod 5 min
1. a 20. září 2013	2 lety jako PIC na C-172 a Z-326 v trvání 1 hod 35 min
5. října 2013	1 let jako PIC na PA28 v trvání 1 hod 10 min
8. listopadu 2013	6 letů ve dvojím na PA28 v trvání 30 min
12. ledna 2014	1 let jako PIC na PA28 v trvání 25 min

PČR provedla orientační dechovou zkoušku u pilota s negativním výsledkem.

Informace o letadle

Údaj v letové příručce OK-POL uvádí jeho rozpětí 32,2 feet (tj. 9,8 m).

Meteorologické podmínky

Podle svědeckých výpovědí: *CAVOK, v přízemní vrstvě lehké kouřmo, dohlednost 10 a více km, vítr vrb do 4 kt.*

Spojovací služba

Stanoviště AFIS LKPM nebylo v provozu. (Mimo publikovanou provozní dobu.)

Informace o letišti

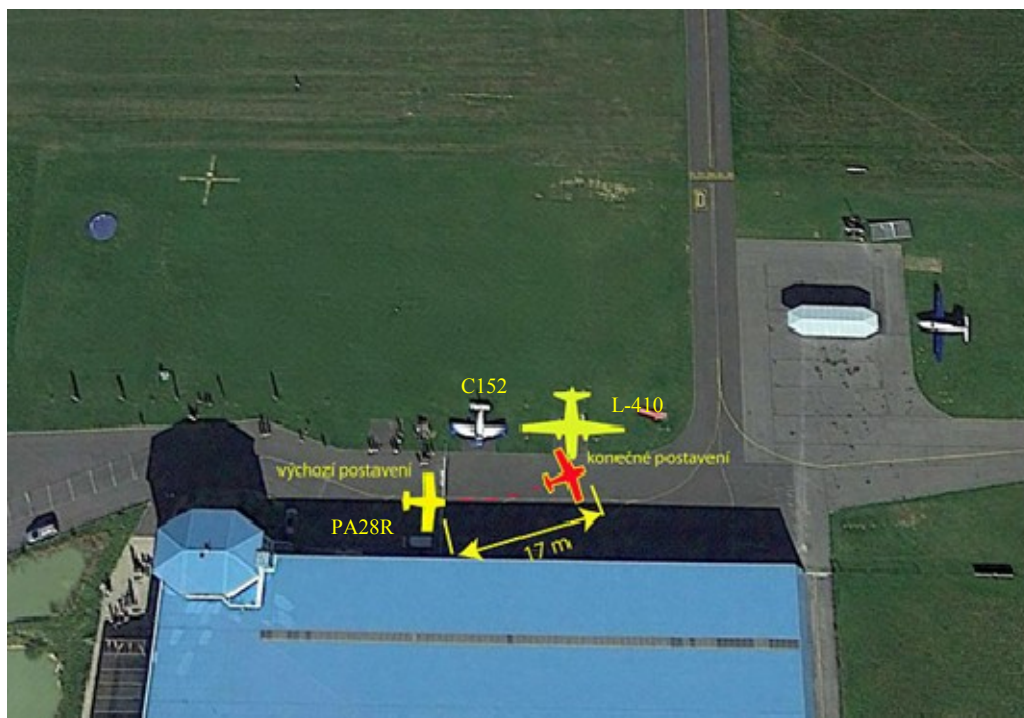
LKPM je veřejné vnitrostátní letiště. Nemělo vliv na vznik a průběh LN.

Záznamové prostředky

NIL

Popis místa LN

Místem LN byla provozní asfaltová plocha. Povrch, na kterém pojížděl letoun PA28R, byl asfaltový, suchý. Povrch, na kterém stál letoun L-410, byl asfaltový, suchý.



Obr. 1: Situační schéma místa LN.



Obr. 2: Pohled ve směru pojíždění.

Příďový podvozek PA28R byl po LN cca 7 m vlevo od CL provozní asfaltové plochy. Letoun L-410 přesahoval svou přední částí cca 1,5 m do provozní asfaltové plochy.



Obr. 3: Postavení letounů po LN

Doplňující informace

Definice uvedená v předpise L1:

Hlava 1

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem, nebo v případě všeobecného letectví vlastníkem, k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

Pravidla leteckého provozu uvedená v předpise L2:

Hlava 2 - APLIKACE PRAVIDEL LÉTÁNÍ

2.2 Dodržování pravidel létání

Provoz letadel za letu nebo na pohybové ploše letiště musí být v souladu s všeobecnými pravidly a navíc pokud jde o provoz za letu v souladu:

- a) *s pravidly letu za viditelnosti*
- b) *s pravidly letu podle přístrojů*

2.3 Odpovědnost za dodržování pravidel létání

2.3.1 Odpovědnost velitele letadla

Velitel letadla, bez ohledu na to, ať už řídí letadlo či nikoli, odpovídá za daný let v souladu s pravidly létání vyjma případů, kdy velitel letadla se smí odchýlit od těchto pravidel za absolutně nezbytných okolností v zájmu bezpečnosti.

Hlava 3 - VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1 Ochrana osob a majetku

3.1.1 Nedbalé nebo neopatrné zacházení s letadlem.

S letadlem se nesmí zacházet nedbalým nebo neopatrným způsobem, který by ohrozil život nebo majetek druhých.

3.2.5 Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí bez ohledu na to, zda je nebo není v řízeném okrsku nebo v ATZ

- a) *pozorovat ostatní letištní provoz za účelem vyhnutí se srážce*

Způsoby odborného zjišťování příčin letecké nehody

Při odborném zjišťování příčin letecké nehody bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

2 Rozbory

2.1 Pilot PA28R

- Měl v úmyslu provést let z LKPM do LKTA a zpět.
- Převzal letoun před hangárem na provozní asfaltové ploše.
- Po spuštění motoru přidal víc plynu.
- Na rozjetí letounu a jeho stočení doleva nestačil zareagovat stažením plynu, zatáčkou doprava nebo zabrzděním.

2.2 Letouny

- PA28R, po ujetí cca 17 m, narazil levou polovinou křídla do přední spodní části trupu L-410, stojícího na asfaltové parkovací ploše sousedící NW s asfaltovou provozní plochou před hangárem.
- L-410 svou přední částí přesahoval cca 1,5 m do provozní asfaltové plochy.
- PA28R, poškozená levá polovina křídla.
- L-410, drobné oděrky na pravé spodní přední části trupu.

2.3 Letiště

- Minimální vzdálenosti osy pojezděcích drah od objektu publikované v předpise L14 jsou aplikovány na letištích se systémy pojezděcích drah.
- Na letišti LKPM nebyl v AIP Czech Republic, Příbram, AD 4 – LKPM – ADC publikován systém pojezděcích drah. Nelze proto aplikovat minimální vzdálenosti osy pojezděcích drah od objektu uvedené v předpise L14.
- Vodorovné značení CL provozní asfaltové plochy před hangárem bylo provedeno viditelně žlutou barvou.

3 Závěry

3.1 Pilot PA28R

- Měl platnou kvalifikaci pro let a byl zdravotně způsobilý.
- Měl celkový nálet 132 hodin.
- Na LKPM prováděl svou leteckou činnost i před dnem LN.
- Měl dostatek zkušeností pro splnění zamýšleného letu s letounem PA28R.
- Po rozjetí letounu z místa převzetí, po jeho stočení doleva, nezareagoval včas na vzniklou situaci změnou směru poježdění nebo zabrzděním.
- Nezabezpečil během poježdění vzdálenost od překážky, letounu L-410.
- Při poježdění PA28R po CL provozní asfaltové plochy před hangárem by vzdálenost mezi koncem jeho levé poloviny křídla a přídílí L-410 byla větší než 1 m.
- Podrobil se orientační dechové zkoušce s negativním výsledkem.

3.2 Letoun

- Měl platné Osvědčení kontroly letové způsobilosti.
- Měl platné pojištění.

3.3.1 Příčiny

Příčinou LN byl náraz pojíždějícího letounu PA28R do stojícího letounu L-410, způsobený pilotem, nedodržením všeobecných pravidel leteckého provozu uvedených v předpise L2, Hlava 2, 2.2, 2.3, 2.3.1, Hlava 3, 3.1.1, 3.2.5.

4 Bezpečnostní doporučení

ÚZPLN nevydává bezpečnostní doporučení.